

Huolinnan toiminnankuvaus ICT-alan kohdeyrityksessä

Aaro Heilala

| | |
|--|--|
| Tekijä(t) Aaro Heilala | |
| Koulutusohjelma Kansainvälinen liiketalous ja logistiikka | |
| Raportin/Opinnäytetyön nimi Huolinnan toiminnankuvaus ICT-alan kohdeyrityksessä | Sivu- ja liitesivumäärä 30 + 0 |
| <p>Tämän opinnäytetyön tavoitteena on kuvata huolinnan toimintaa sekä ongelmakohtia toimemksiäntaja yrityksessä. Yrityksellä ei ollut aikaisempaa kuvausta huolinnan tehtävistä päivittäisessä toiminnassa. Tavoitteena oli luoda tehtäväkuvaus, joka auttaisi kansainvälisten asiakkuuksien parissa työskenteleviä ottamaan huomioon erityisesti huolinnan kannalta kriittiset tiedot ja tarpeet. Tämän lisäksi työ selventää mitä tarkoittaa huolitsija ja mitä tehtäviä huolintaan kuuluu. Huolinnan kannalta oleellisia käsitteitä kuten, vaaralliset aineet, toimitukset EU:n sisällä ja ulkopuolelle eli tullattavat toimitukset pyritään selventämään.</p> <p>Kyseessä on toiminnallinen opinnäytetyö, joka sisältää teoriaosuuden käsitellen Kohdeyrityksen huolinnan rajapintaa, kuvauksen Kohdeyrityksen huolinnan prosessista sekä yleisimpiä ongelmakohtia ja niiden mahdollisia ratkaisuja. Logistiikan eri osa-alueiden laajuudesta johtuen on työ rajattu vain Kohdeyritystä koskeviin toimintoihin sekä yleisimpiin ongelmakohtiin. Vaarallisista-aineista käsitellään vain litiumioniakkuja, jotka ovat oleellinen ja yksi haastavimmista käsiteltävistä aiheista Kohdeyrityksen ydintoiminnassa. Kuljetusmuodot rajoitan kuvaavassa osuudessa lentokuljetuksiin, johtuen niiden vaarallisten aineiden kuljetuksia rajoittavista tekijöistä, jotka ovat tiukemmat ja laajemmat kuin maantiekuljetuksissa.</p> <p>Työn lähteinä käytettiin huolintaa ja logistiikkaa käsittelevää kirjallisuutta sekä omakohtaisia ja kollegan kokemuksia huolinnasta.</p> | |
| Asiasanat Huolinta, vaaralliset aineet, kansainvälinen kauppa, toimituslausekkeet | |

Sisällys

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Johdanto | 1 |
| 2 | Logistiikka yleisesti..... | 2 |
| 2.1 | Toimitusketju..... | 2 |
| 3 | Huolinta..... | 3 |
| 3.1 | Huolitsijan velvollisuudet | 4 |
| 3.2 | Pohjoismaisen speditööriliiton yleiset määräykset 2015..... | 4 |
| 3.3 | Toimituslausekkeet | 5 |
| 4 | Ulkomaankaupan asiakirjat | 7 |
| 4.1 | Sähköiset asiakirjat | 7 |
| 4.2 | Asiakirjojen vahvistaminen ja laillistaminen | 7 |
| 4.3 | Kauppalasku | 8 |
| 4.3.1 | Proforma | 8 |
| 4.3.2 | Pakkauslista..... | 8 |
| 4.4 | Intrastat-tilastointijärjestelmä..... | 9 |
| 4.4.1 | Esimerkkejä tilastoitavista tapahtumista | 9 |
| 4.4.2 | Tilastoinnin ulkopuolelle jääviä toimituksia | 10 |
| 5 | Kansainväliset kuljetukset | 11 |
| 5.1 | Maantiekuljetukset | 12 |
| 5.2 | Lentokuljetukset | 12 |
| 5.2.1 | Lentorahtikirja | 13 |
| 5.3 | Pikarahti..... | 14 |
| 5.4 | IATA, kansainvälinen lentoliikenneliitto..... | 14 |
| 5.5 | Vaaralliset aineet | 15 |
| 5.6 | Vaaralliset aineet ilmakuljetuksessa..... | 15 |
| 6 | Huolinnan työnkulku Kohdeyrityksessä | 19 |
| 6.1 | Järjestelmät..... | 19 |
| 6.2 | Tilaus ja lähete..... | 20 |
| 6.2.1 | Varaston sisäinen logistiikka | 20 |
| 6.3 | Rahdinkuljettaja | 20 |
| 6.4 | Rahtikirja..... | 21 |
| 6.5 | Intrastat-tilastointi | 21 |
| 6.6 | Toimitukset EU:n ulkopuolelle | 22 |
| 6.7 | Vaaralliset aineet lentokuljetuksessa..... | 24 |
| 7 | Kehitysehdotukset..... | 26 |
| 7.1 | Tuotteiden arvot tilauksella..... | 26 |
| 7.1.1 | Laskutuksen jakaantuminen..... | 27 |
| 7.2 | Toimituslausekkeet | 27 |

| | | |
|-----|--|----|
| 7.3 | Ulkomaankaupan asiakirjat ja muutokset käytännöissä..... | 28 |
| 7.4 | Vaaralliset aineet | 29 |
| 8 | Yhteenveto..... | 30 |
| 9 | Lähteet..... | 31 |

1 Johdanto

Kansainvälistyminen ja kilpailun lisääntyminen markkinoilla ovat yleistyneet viime vuosikymmeninä. Sijainti ei ole enää esteenä kaupankäynnille vaan asiakas voi ostaa tarvitsemansa tuotteet tarjonnasta riippuen mistä päin maailmaa tahansa ja myyjä voi toimittaa tuotteita kysynnän mukaan ympäri maailmaa. Kansainvälistymisen myötä yritykset joutuvat kiinnittämään huomiota entistä enemmän myös logistisiin toimintoihinsa. Logistiikan yksi tavoite onkin tuoda kaupan osapuolet lähemmäksi toisiaan huolimatta maantieteellisestä sijainnista. (Kauppakamari 3.10.2003.)

Tässä työssä keskitytään Kohdeyrityksen huolinnan tehtäviin sekä toimintaympäristöön toimitusketjussa. Teoriaosuudessa kuvataan toiminnan päärajapintoja sekä pyritään avaamaan niiden merkitystä hieman pintaa syvemmillä. Teoriaosuuden jälkeen kuvaillaan yrityksen logistiikkaa sekä huolintaa koskevia toimintoja tässä ketjussa. Tämän jälkeen tuodaan esille yleisimpiä haastekohtia esimerkein, jotka työllistävät huolintaa tiedon puutteesta johtuen.

Kohdeyrityksellä ei ole entuudestaan huolinnan toimintaa selventävää materiaalia, joten tavoitteena on tuoda esiin huolitsijoiden tehtäviä sekä tilanteita, jotka saattavat hidastaa tai jopa estää logistisen ketjun etenemisen vientitoimituksissa. Lopputuloksena on työ, joka helpottaa huolinnan päivittäistä työtä sekä sujuvoittaa Kohdeyrityksen viennin toimitusketjua.

2 Logistiikka yleisesti

Logistiikka on tärkeä osa-alue liike-elämässä. Ilman logistiikkaa liike-elämä ei pyöri. Toimiva ja tehokas logistiikka on organisaation elinehto. (Ritvanen ym. 2011, 19). Logistiikka on yksi tämän päivän muotisanoina, joka tarkoittaa kaikkia mahdollisia ja joskus mahdollisiakin palveluita liittyen tavaroiden kuljettamiseen, varastointiin ja tullaukseen. (Kauppakamari 10.9.2014.)

Logistiikka käsitteenä on vielä nuori, vaikka yritysten perustoimintona hyvinkin vanha. Logistiikan kunniallinen hoitaminen vaatii useiden eri osa-alueiden, kuten tuotannon, materiaalien ja tiedon hallintaa sekä näiden muodostaman kokonaisuuden hahmottamista ja ymmärtämistä. Tämän lisäksi on seurattava lainsäädännön, yhteiskunnan ja alan muiden toimijoiden muutoksia ja kehitystä. (Karrus 2005, 12–13.) Voidaan myös ajatella, että logistiikkaa on harjoitettu niin kauan kuin tuotteita tai palveluita on myyty tai vaihdettu. (Logistiikan maailma 2018a.)

Koska logistiikka on käsitteenä liiketoiminnassa vielä nuori ja terminä vakiintumaton, se voidaan ymmärtää useilla eri tavoilla. Yksinkertaistettuna logistiikka käsittelee materiaali-, tieto- ja rahavirtojen hallintaa. Tarkennettuna nämä voidaan vielä jakaa keskeisimpiin osiin, kuten hankinta, materiaalinkäsittely, varastointi, huolto ja kuljetukset. (Hokkanen & Karhunen 2014, 7.) Yhteenvetona voidaan todeta, että logistiikka koskee kaikkia yrityksen toimintoja.

2.1 Toimitusketju

Logistiikka ja toimitusketjun hallinta nähdään usein toistensa synonyymeina. Alan asiantuntijoiden keskuudessa aiheesta on myös eriäviä näkemyksiä ja osa asiantuntijoista katsoo termien limittyvän sisällöiltään osittain keskenään. Toimitusketju koostuu verkostosta, jossa eri organisaatiot kehittävät ja ohjaavat materiaali ja palveluvirtoja sekä niihin liittyviä raha- ja tietovirtoja. Toimitusketju muodostuu yrityksen tuotteiden, toimialan ja asiakkaiden mukaan. Se on kokonaisuus, jossa painoarvo on kustannustehokkuudessa, asiakaslähtöisyydessä ja lisäarvon tuottamisessa. (Hokkanen & Karhunen 2014, 11; Ritvanen, Inkiläinen, Bell & Santala 2011, 22.)

3 Huolinta

Huolinta liittyy olennaisena toimintona ulkomaankauppaan ja kansainvälisiin kuljetuksiin. Yritysten kansainvälistyessä ja markkina-alueiden kasvaessa tulee huolinnasta yhä merkittävämpi osio logistista ketjua. (Hokkanen & Karhunen, 119.) Huolinta on elänyt viimeiset parikymmentä vuotta jatkuvassa muutostilassa niin rakenteellisesti kuin lainsäädännöllisestikin. Suomen muuttunut asema EU:ssa heijastuu huolitsijoiden velvollisuuksiin sisä- ja ulkokaupan hoidossa. (Melin 2011, 232.)

Ensimmäinen huolitsija oli itse kauppias, joka matkusti tuotteineen maasta toiseen. Keski-ajalla ulkomaankaupan kehittyessä ja laajentuessa, kauppias joutui palkkaamaan luotettavia ihmisiä varmistamaan tuotteiden toimituksen lopulliselle asiakkaalle. Näin syntyi ensimmäinen ammattimainen huolitsija. Huolinta kehittyi nykymuotoonsa vasta 1800-luvulla kuljetusvälineiden sekä eri maiden välisten reittiyhteyksien lisääntyessä. Tämä kasvatti maailmankauppaa niin paljon, ettei kauppias itse voinut olla enää perillä kaikista eri kuljetusvaihtoehdoista ja maiden sisäisistä määräyksistä liittyen tuontiin ja vientiin, vaan asian hoitoon vaadittiin alaan perehtynyt henkilö, huolitsija. (Hörkkö ym. 2010, 26.)

Vanhimpana eurooppalaisena huolintaliikkeenä pidetään itävaltalaisista Gebrüder Weiss GmbH:ta, jonka jäljet koskien huolintaa ja kuljetusta johtavat keskiajalle. Suomessa vallinnut maanviljelysvaltainen elämäntapa ei vielä tuolloin vaatinut huolintaa. Suomeen ensimmäiset tullaustoimintaa ja huolintaa harjoittavat yritykset syntyivät 1800-luvun lopulla kun teollistuminen alkoi nostaa päätään myös pohjolassa. Tuonnin osalta huolitsijan rooli kasvoi rahtikuljetusten ja tavarakaupan lisääntyessä toisen maailman sodan jälkeen. (Kaupapakamari 12.5.2016.)

Maailman huolinta-alan kattojärjestö FIATA ja Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry määrittelevät huolintapalvelut seuraavasti:

”Huolinta- ja logistiikkapalveluilla tarkoitetaan tavarankuljetukseen, yhteislausaukseen, varastointiin, käsittelyyn, pakkaamiseen tai jakeluun liittyviä palveluja sekä näihin liittyviä lisä- ja neuvontapalveluja. Lisä- ja neuvontapalveluja ovat esimerkiksi tullaukseen ja verotukseen liittyvät palvelut, tavaraa koskevien virallisten ilmoitusten antaminen, vakuutusten merkitseminen tavaralle sekä tavarankuljetuksen asiakirjojen laatiminen, kerääminen tai maksaminen.

Huolintapalveluihin sisältyvät myös tavarankuljetukseen, käsittelyyn tai varastointiin liittyvät tieto- ja viestintätekniikkaa hyödyntävät logistiikkapalvelut sekä toimitusketjun tosiasiallinen hallinta kokonaisuudessaan.”

(Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry 2018.)

3.1 Huolitsijan velvollisuudet

Huolinta kansainvälisillä markkinoilla vaatii huolitsijalta laajaa edustajaverkostoa. Huolitsijaa onkin kutsuttu tavaraliikenteen kauppiaaksi. Verkoston toimivuus ja kattavuus ovat taakuuna toimituksen onnistuneelle toimitukselle ovelta ovelle. Huolintaliikkeen tehtävä on viedä tavara omissa nimissään, mutta toimeksiantajan lukuun turvallisesti määräpaikkaan hoitaen lähetykseen liittyvät toimenpiteet. Näin huolitsija toimii viejän ja tuojan välikätenä. Tehtävien tarkempi kuvaus määritellään erikseen huolintasopimuksessa. Huolintasopimus tehdään asiakkaan ja huolintaliikkeen välillä. Sopimus voi käsittää mm. kuljetuksen, varastoinnin, asiapaperien hoidon, tullauksen ja vakuutuksen.

Huolitsijan velvollisuudet toimeksiantajaa kohtaan ovat:

- toimimisvelvollisuus
- tarkastusvelvollisuus
- toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus
- lojaliteettivelvollisuus
- tilitysvelvollisuus (Melin 2011, 235.)

Toimimisvelvollisuuden mukaan huolitsija hoitaa toimeksiantajan kanssa sovitut tehtävät, valitsee sopivat edustajat sekä rahdinkuljettajat ja antaa heille toimintaohjeet. Toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuuteen ja lojaliteettivelvollisuuteen kuuluu sovittujen tehtävien hoito sekä toimiminen sovitulla tavalla toimeksiantajan edun mukaisesti. Tarkastusvelvollisuuteen sisältyy mm. tavaran ja pakkausten kunnon, määrän sekä merkintöjen ja asiapapereiden kunnon ja sopimustenmukaisuuden tarkastaminen silloin, kun se on tavanomaisin toimenpitein mahdollista. Huolitsijan velvollisuus on vastiketta vastaan, omissa nimissään, vaikkakin toimeksiantajan lukuun huolehtia tavaralähetyksistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä. Tehtävän ollessa kokonaisuudessaan suoritettu huolitsija on velvollinen tekemään tilityksen toimistaan toimeksiantajalle. (Hörkkö ym. 2010, 26–27; Melin 2011, 235.)

3.2 Pohjoismaisen speditööriliiton yleiset määräykset 2015

Huolitsijan käsite tai toimiala on määritetty vain harvojen maiden lainsäädännössä. Esimerkiksi Suomen lainsäädännössä ei huolitsijaa ole mainittu miltään osin. Huolitsijan tehtävät, vastuuta koskevat määräykset huolitsijan ja toimeksiantajan osalta erikseen sekä erimielisyyksien ratkaiseminen on määriteltä Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisissä mää-

räyksissä (PSYM). Ensimmäiset pohjoismaiset huolitsijan toimialaa koskevat eli speditööriehdot luotiin jo vuonna 1919, minkä jälkeen niitä on päivitetty viisi kertaa. Viimeisen päivityksen liiton hallitus hyväksyi 16.6.2015 ja ne astuivat voimaan 1.1.2016 alkaen. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto 2018; Melin 2011, 232)

3.3 Toimituslausekkeet

Kansainväliset toimitukset sisältävät paljon eri uhkatekijöitä, joita ei huolellisellakaan valmistautumisella voi kokonaan poistaa. Tavaroita voi kadota, vaurioitua tai toimitus voi myöhästyä velvoitteiden väärinkäsitysten takia. Incoterms on Kansainvälisen kauppakamarin laatima kokoelma säännöistä, joka määrittelee tavallisimpien toimituslausekkeiden sisällön ulkomaankaupassa. (Hörkkö ym. 2010, 382.)

Toimituslausekkeet ovat sana- tai kirjainyhdistelmiä, jotka määrittelevät erinäisiä kaupan ehtoja. Kaikilla lausekkeilla on nimi ja lyhenne, joka koostuu kolmesta kirjaimesta. Toimituslausekkeet ovat sopimuksen ehtoja, jotka määrittelevät ostajan ja myyjän velvollisuudet tavarantoimituksen suhteen. (ICC 2010, 5.) Toimituslausekkeet liittyvät kansainväliseen kauppaan ja niiden lukumäärä sekä tulkintatapa vaihtelevat eri maissa ja jopa saman maan eri satamissa. Joissain maissa lausekkeet määritellään laissa, toisissa maissa käytäntö on muokannut lausekkeiden määritelmää. Erilaisten tulkintojen vuoksi on katsottu tarpeellisenä lausekkeiden yhtenäistämistä erimielisyyksien ehkäisemiseksi. (Melin 2011, 56.)

On tärkeää huomata, että toimitusehdot eivät määrittele hintaa tai maksuehtoa, vaan ne osoittavat sopimuksen osapuolille, miten kuljetussopimus, vakuutus ja kustannukset määräytyvät. Incoterms ei myöskään määrittele sopimusrikkomuksen seurauksia. Tämän lisäksi on hyvä tiedostaa, että paikallinen lainsäädäntö ohittaa kauppasopimuksen mukaan lukien Incoterms-lausekkeen. (ICC 2010, 6.)

Incoterms 2010-julkaisussa lausekkeitä on yhteensä yksitoista, ja ne jaetaan kahteen eri ryhmään eli kaikkiin kuljetusmuotoihin ja pelkkiin vesikuljetuksiin sopiviin lausekkeisiin. Seuraavassa esitetään ne seitsemän Incoterms 2010-lauseketta, jotka sopivat sovellettavaksi kaikkiin kuljetusmuotoihin:

- a) EXW – Ex Works – Noudettuna lähettäjältä
- b) FCA – Free Carrier – Vapaasti rahdinkuljettajalla
- c) CPT – Carriage Paid To – Kuljetus maksettuna
- d) CIP – Carriage and Insurance Paid – Kuljetus ja vakuutus maksettuna
- e) DAT – Delivered At Terminal – Toimitettuna terminaalissa

- f) DAP – Delivered At Place – Toimitettuna määräpaikalle
 - g) DDP – Delivered Duty Paid – Toimitettuna tullattuna
- (ICC 2010, 7.)

Toimituslausekkeet on kuvattu yksityiskohtaisesti Incoterms 2010 -julkaisussa ja siitä ilmenee käyttötarkoitus sekä ostajan ja myyjän vastuut ja velvollisuudet jokaisen toimituslausekkeen kohdalla. Ennen kaupan tekemistä molempien kaupan osapuolten, toisin sanoen myyjän ja ostajan, tulee tuntea kunkin toimitusehdon sisältö. Tämän esityksen Kohdeyrityksessä on sovittu suositeltavaksi käyttää aina DAP- tai DDP-lausekkeitä. Oletuksena on DAP-toimituslauseke, jos muuta ei ole sovittu.

DAP – Delivered At Place – Toimitettuna määräpaikalle

DAP lauseke kuvastaa kauppatapaa, jossa myyjä toimittaa tavaran ostajalle purettavaksi nimettyyn määräpaikkaan. Myyjä on vastuussa kustannuksista ja riskeistä kunnes tilaus on toimitettu. Toimituksen määräpaikkana voi olla esimerkiksi ostajan varasto tai toimitilat. Rahdinkuljettaja tekee sopimuksen myyjän kanssa, jolloin myös myyjä on maksaa rahdin. Maasta vienti sekä mahdolliset läpikulkumaiden muodollisuudet kuuluvat myyjälle, mutta ostaja vastaa maahan tuonnista. Ostaja vastaanottaa tilauksen purkamalla lähetysten ajoneuvosta, jolloin myös riski siirtyy myyjältä asiakkaalle. DAP sopii erityisesti EU:n sisäiseen kauppaan olettaen, että myyjä haluaa kantaa riskit ja kustannukset asiakkaalle asti. EU:n sisäisiin toimituksiin kuuluva arvonlisävero tulee osana tuontimuodollisuuksia asiakkaan maksettavaksi. Myyjän maksaessa ALV:n määrämaassa asiakkaan puolesta edellyttäisi, että myyjä olisi rekisteröitynyt ALV-velvolliseksi kyseisessä maassa tai, että myyjällä olisi veroedustaja kohdemaassa. Ylipäänsä olisi käytännöllistä, että asiakas hoitaisi muodollisuudet omassa maassaan. (Logistiikan maailma 2018d.)

DDP – Delivered Duty Paid – Toimitettuna tullattuna

DDP lauseke on hyvin samankaltainen kuin DAP lauseke eli asiakkaan vastuulle jää ainoastaan tavaran vastaanotto. DDP ehdolla myyjä vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä sovittuun toimituspaikkaan saakka, mukaan lukien tuontimuodollisuudet määrämaassa. Myyjän vastuisiin ja velvollisuuksiin kuuluu rahdin kulut ja purkaukustannukset saapuvasta kulkuneuvosta, vientimuodollisuudet, mahdolliset läpikulkumaiden muodollisuudet ja tuontimuodollisuudet kustannuksineen. (Logistiikan maailma 2018e.)

4 Ulkomaankaupan asiakirjat

Kansainväliseen kauppaan liittyy satoja erilaisia asiakirjoja. Asiakirjojen tarve määräytyy monien eri seikkojen perusteella ja esimerkiksi tuotteille ja rahaliikenteelle on olemassa omat vaatimuksensa. Ensisijaisesti viejä eli myyjä on vastuussa asiakirjojen hankinnasta ja täyttämisestä, mutta myös vastaanottajan vastuut on hyvä selvittää jo ennen toimituksen lähettämistä. Lähtömaan viranomaiset vaativat erinäisiä tietoja lähetyksen poistuessa maasta ja kohdemaan viranomaiset tai itse asiakas voi asettaa erityisvaatimuksia maahan tuotaville tuotteille ja niihin liittyviin asiakirjoihin. Vaatimusten laajuuden ja sisällön kannalta ratkaiseva tekijä on lähetyksen kohdema. Suomen liittyttyä EU:hun muuttui myös EU:n ulkopuolisten maiden toimituksiin kohdistuvat vaatimukset ja niihin liittyvien paperiselvitysten sisältö huomattavasti. Jotkut asiakirjat voivat olla myös maksullisia eli näiden tosiasiallinen tarve ja niistä aiheutuvien kustannusten maksaja on hyvä selvittää jo kauppasopimusvaiheessa. Myös asiakirjojen hankinta ja kirjaaminen tuovat omat kustannuksensa yritykselle, joten asiakirjojen hankkiminen varmuuden vuoksi aiheuttaa myös tarpeettomia kuluja. (Melin 2011, 84.)

4.1 Sähköiset asiakirjat

Sähköinen tiedonvälitys on yleistynyt voimakkaasti. Tiedon siirtyessä sähköisesti lähettäjältä vastaanottajalle voidaan luottaa siihen, että tieto kulkee vastaanottajalle nopeasti ja virheettömästi. Nykyään valtaosa yrityksistä Suomessa käyttävät sähköistä tiedonsiirtoa. Tavaratilaukset, tarjoukset, kuljetustilaukset, rahtikirjat ja pankkisanomat liikkuvat sähköisesti. Myös vienti- että tuontitullauksen voi molemmat hoitaa nykyään sähköisesti. (Melin 2011, 84.) Kauppakamarit ovat hyväksyneet alkuperätodistuksia ja muita dokumentteja myös sähköisesti alkuvuodesta 2013 alkaen. (Keskuskauppakamari 3.12.2012.)

4.2 Asiakirjojen vahvistaminen ja laillistaminen

Asiakirjojen laillistaminen tarkoittaa kohteena olevan vientimaan eli lähetyksen kohdemaan konsulaatin tai diplomaattisen edustuston toimenpidettä, jonka perusteella viranomainen tutkii dokumentin sisällön ja laillistaa asiakirjan leimalla ja allekirjoituksella. Asiakirjan vahvistaminen tapahtuu kauppakamarissa. Yleensä vahvistamista ja tai laillistamista vaativat viranomaiset maakohtaisesti, mutta myös asiakkaalla on oikeus vaatia sitä. (Melin 2011, 84.)

4.3 Kauppalasku

Kauppalasku on nimensä mukaisesti myyjän selvitys maksuvaatimuksesta ostajalle.

Kauppalasku (Commercial Invoice) on yksi ulkomaankaupan perusasiakirjoista ja se muodostaa pohjan monille muille vientitoimitusten asiakirjoille. Se sisältää olennaisia tietoja mm. tulliviranomaisille, tavarankuljettajalle, huolitsijalle ja agentille.

Suomen tulliviranomaisen suosituksen mukaisesti kauppalaskun tietojen vähimmäisvaatimukset ovat seuraavat:

- myyjän ja ostajan nimi ja kotipaikka
- kauppalaskun asettamispäivä
- kolloidien yksilöintitiedot kuten merkit, numerot, lukumäärä yms.
- tavarankuljettajan määrä sekä brutto- ja nettopaino tai pakkauskanta
- tavarankuljettajan hintatiedot
- hinnanalennukset ja niiden perusteet
- toimitusehto ja maksuehto
- tullitariffinimike
- ostajan ja myyjän alv-tiedot yhteisömyynnissä
- alkuperämaa ja määrämaa
- mahdollisesti allekirjoitus

Kauppalaskulle eri maissa asetettavat vaatimukset saattavat poiketa maakohtaisesti merkittävästikin, minkä vuoksi jo kauppasopimusta tehtäessä on hyvä selvittää myös ostajan oman maan eli kohdemaan vaatimukset.

(Logistiikan maailma 2018b; Melin 2011, 89–90.)

4.3.1 Proforma

Proforma on muodollinen lasku eli se sisältää hyvin pitkälti samat asiat kuin kauppalasku ilman maksuvelvoitetta. Proformaa voidaan käyttää esimerkiksi EU:n ulkopuolisissa toimituksissa tulliselvityksiä varten. (Melin 2011, 92.)

4.3.2 Pakkauslista

Pakkauslista (Packing List) ilmoittaa pakkauksen sisällön kolloidikohtaisesti. Pakkauslista voi nopeuttaa tullausta monissa maissa ja joissain maissa se on jopa pakollinen asiakirja.

Pakkauslista sisältö on hyvin samankaltainen kuin kauppalaskun tai proforman, mutta se ei sisällä hintatietoja. Se on hyödyllinen dokumentti toimitettaessa tavaraa esimerkiksi kolmannelle osapuolelle. (Melin 2011, 92.)

4.4 Intrastat-tilastointijärjestelmä

Suomi liittyi Euroopan Unioniin (EU) 1.1.1995, jonka jäsenmaiden välillä ei ole tullirajoja. Tämä tarkoittaa sitä, että tavara liikkuu EU-maasta toiseen vapaasti ja tavaran liikettä EU-maiden välillä seurataan vain tilastollisesti. Tämän tavaroiden liikettä EU:n sisäkaupan seuraamista varten on kehitetty ns. Intrastat-järjestelmä. Suomessa Intrastat-tilastoinnista vastaa tullilaitos. Sisäkauppaan kuuluvat arvonlisäverojärjestelmään rekisteröityneet yritykset, joilla on velvollisuus ilmoittaa yhteisöhankinnat. Yhteisöhankinnoilla tarkoitetaan sekä ostoja EU:sta että myyntiä EU:n sisällä. Ilmoitusvelvollisuus on erikseen tuonnista ja viennistä. Yritykset, joiden yhteisökauppa ei ylitä tilastointivelvollisuuden rajaa, on vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta. (Melin 2011, 108.)

Yritys on velvollinen tilastoimaan vientinsä, kun arvot ylittävät 500 000 euron rajan, sekä tuonnin osalta kun vientiä on yli 550 000 euroa kuluvan kalenterivuoden aikana. Tilastointi-ilmoitukset tulee jättää seuraavan kuun 10. työpäivään mennessä. Mikäli tietojen välillä ilmenee suuria poikkeamia, pyydetään lisäselvitystä. (Tulli 2017, 2; Tulli 2017, 28.)

Tilastointivelvollisuus määritellään siis yrityksen verottajalle ilmoittamien ostojen ja myyntien kokonaisarvojen perusteella. Tulli saa verohallinnosta kuukausiraportin, joiden avulla määritetään tilastointivelvollisuuden alkamisajankohta kalenterivuoden aikana. Tiedonantovelvollisille ilmoitetaan erikseen, kun mainitut rajat ylittyvät, joten yritysten ei itse tarvitse seurata kynnysarvojen mahdollista ylittymistä. Arvorajan ylittyessä tuonnissa tai viennissä, tullin lähettää yritykselle ilmoituksen velvollisuuden alkamisesta sekä toimittaa yritykselle tarvittavan Intrastat-materiaalin ohjeineen. (Tulli 2017, 2.)

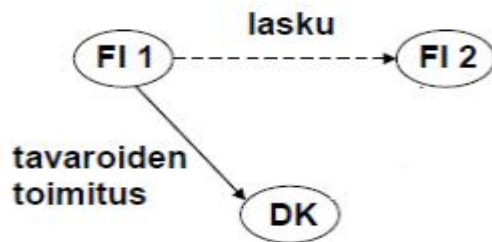
4.4.1 Esimerkkejä tilastoitavista tapahtumista

Suomalainen yritys FI myy tuotteita ruotsalaiselle yritykselle SE. FI toimittaa tuotteet suoraan SE:lle. FI tekee ilmoituksen viennistä ja SE tuonnista.



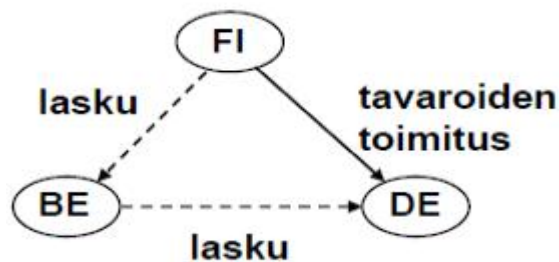
(Tulli 2017, 3.)

Suomalainen yritys FI 1 myy toiselle kotimaiselle yritykselle FI 2 arvonlisäverollisella laskulla tuotteita, mutta tavarat toimitetaan FI 1 varastosta suoraan asiakkaalle Tanskaan. FI ei tee tilastointi-ilmoitusta.



(Tulli 2017, 4.)

Suomalainen yritys FI myy tuotteita belgialaiselle yritykselle BE, joka edelleen myy ne yritykselle Saksaan DE. Tavara toimitetaan suoraan Suomesta Saksaan. FI tekee toimituksesta Intrastat-ilmoituksen, jossa kohdemaana on Saksa, ei Belgia. Tässä tapauksessa kyseessä on kolmikantakauppa eli tuote myydään keksi kertaa peräkkäin niin, että kaikki kaupan osapuolet ovat eri jäsenmaihin arvonlisäverovelvollisia.



(Tulli 2017, 10.)

4.4.2 Tilastoinnin ulkopuolelle jääviä toimituksia

Kuten edellä mainittiin, Intrastat-tilastointivelvollisuus koskee vain tavarakauppaa. Puhdas palvelukauppa, jossa tavara ei liiku maan rajojen yli, jää tämän tilastoinnin ulkopuolelle. Palveluiksi voidaan luokitella mm. tekijänoikeuden, patentin, lisenssin, tavaramerkin sekä muut alv-lain 68 §:ssä luetellut immateriaalipalvelut. Palveluksi tulkitaan myös tietovälineelle tallennettu atk-erikoisohjelma, eikä sitäkään ilmoiteta tilastoilmoituksessa. Tuotteet, jotka sekä tilataan että toimitetaan internetin välityksellä, luetaan myös palveluiksi. Sen sijaan standardiohjelmistot, joilla tarkoitetaan massavalmisteista kaupallista tuotetta kuten pelit, tulee ilmoittaa tilastoinnissa. (Tulli 2017, 7)

5 Kansainväliset kuljetukset

Yksinkertaistettuna kuljetuksella tarkoitetaan palvelua, jolla tavara siirretään paikasta toiseen maalla, merellä tai ilmassa. Kullakin kuljetusmuodolla on omat etunsa sekä haittansa, minkä takia kuljetustavan valinta pitää tehdä aina tapauskohtaisesti. (Suomen kuljetusopas 2018a.) Kansainväliset tavarakuljetukset tapahtuvat pääperiaatteessa seuraavilla kuljetusvaihtoehdoilla: Meri, - maantie, - rautatie, - lento, - yhdistetyt kuljetukset tai kuriirilähettykset ja postikuljetukset. Suomen osalta kansainvälisissä toimituksissa meri-rahti on eniten käytetty suhteessa painoon. (Hörkkö ym. 2010, 247)

Tullin tilastojen mukaan Suomen tuonnista vuonna 2015 lähes 77 prosenttia ja viennin osalta yli 90 prosenttia tuli merirahtina tonneissa mitattuna. Merikuljetusten osuus viennissä selittyy hyvin Suomen sijainnilla suhteessa muuhun Eurooppaan. Euroopasta katsottuna Suomi on sijainniltaan saari, jota meri ympäröi monelta eri suunnalta. Tästä huolimatta Suomesta voidaan kuljettaa tavaroita ulkomaille lähes kaikilla mahdollisilla kuljetusmuodoilla. (Hörkkö ym. 2010, 247; Tulli 2015; Kauppakamari 3.10.2003.)

Kuljetusmuodon valintaan vaikuttavat mm. seuraavat tekijät:

- Tavarán lähettäjän ja vastaanottajan sijainti ja etäisyys toisistaan
- Kuljetettavan lähettyksen koko
- Tilauksen kiireellisyys. Kiiretoimitukselle on usein suunniteltava erityistoimenpiteitä, jotka maksavat enemmän kuin normaalit kuljetusputkea pitkin tehdyt lähettykset
- Tuotteen tekniset ominaisuudet, kuten pituus, leveys, korkeus ja paino
- Tuotteen fyysiset ominaisuudet, kuten kiinteät aineet, nesteet tai kaasut voivat vaatia erityisiä kuljetusolosuhteita. Lisäksi vaarallisille aineiksi luokitelluille lähettyksille on omat säädöksensä riippuen toimitustavasta
- Tavarán arvo ja vahinkoalttius tulee ottaa huomioon varkauden tai rikkoontumisen ehkäisyssä
- Tavarán pakkaus vaikuttaa myös kuljetusmahdollisuuksiin
- Lähettyksen lastaus- ja purkuolosuhteet lähettäjän sekä vastaanottajan päässä. Erityisesti kannattaa ottaa huomioon vastaanottajan mahdollisuudet toimituksen purkuun. Tämä on yleistä toimitettaessa maihin, joissa logistiset toiminnot eivät ole yhtä kehittyneet kuin Suomessa
- Lähettäjämään, vastaanottajamaan sekä mahdollisten läpikulkumaiden erityisolosuhteet sekä rajoitukset
- Kuljetusmuodon omat erityisvaatimukset

(Logistiikan Maailma 2018c.)

5.1 Maantiekuljetukset

Maantieliikenteen ylivoima perustuu sen joustavuuteen sekä kustannustehokkuuteen. Kattavat maantieverkostot mahdollistavat toimitukset lähes mihin tahansa. Ulkomaantoimituksissa pohjoismaat muodostavat Suomen tärkeimmän kohdealueen Ruotsin ollessa kohdemaista suurin. Keski-Euroopassa eniten toimituksia suuntautuu Saksaan, joka on kokonaistilastoissa toisena. Toimitukset Venäjälle ovat raja- ym. vaikeuksista huolimatta yhä kasvussa. (Hörkkö ym. 2010, 284.)

Kuljetusmuodot jakautuvat kahtia linjaliikenteen sekä tilausliikenteen kesken. Linjaliikenteellä tarkoitetaan kahden terminaalien välistä säännöllistä ja aikataulutettua liikennettä, jota myös kappaletavaraliikenteeksi kutsutaan. Tilausliikenne tarkoittaa asiakkaan tilaamaa ovelta-ovelle toimitusta, jossa tarkat lähtö- ja toimitusosoitteet ovat asiakkaan päätettävissä. (Hörkkö ym. 2010, 272.)

Kuljetusmuodoista maantiekuljetus on joustavin johtuen koko Euroopan kattavasta maantieverkostosta. Helppokäyttöisyyttä lisää mahdollisuus kuljettaa suuriakin toimituksia lähettäjältä vastaanottajalle. Tämän lisäksi maantiekuljetukset eivät ole riippuvaisia lastaus- tai purkupaikkojen sijainneista. Alhaiset lastaus-, sekä terminaalikustannukset tuovat myös lisäetua. (Karrus 2005, 114.)

5.2 Lentokuljetukset

Lentorahdin tärkeimmät ominaisuudet ovat nopeus ja luotettavuus. Näiden lisäksi laajat reittiverkostot ja uudelleenlastauksen vähäinen tarve toimivat lentokuljetuksen eduksi. (Hörkkö ym. 2010, 290; Melin 2011, 218.)

Lentokoneella lähetettävä tavaraliikenne voidaan jakaa kahteen tai kolmeen osaan. Yleensä lähtökohtainen jaottelu tapahtuu lentopostin ja lentorahdin kesken, mutta joissain tapauksissa myös kiitotavara eli pikapakettiliikenne luokitellaan omaksi osiokseen. (Hokkanen & Karhunen 2014, 103.)

IATA:n (International Air Transport Association) mukaan lentoyhtiöt kuljettivat yli 52 miljonnaa metritonnia rahtia vuonna 2016, joka vastaa alle prosenttia kansainvälisen kaupan määrästä, mutta yli 35 prosenttia kansainvälisen kaupan arvosta. Tämä tarkoittaa 18,6 miljardin US dollarin edestä tuotteita joka päivä. (IATA 2018. Air cargo.)

Rahtia kuljetetaan matkustajakoneiden ruumassa tai pelkästään rahdin kuljetukseen varustetuilla koneilla. Kapasiteetti vaihtelee suuresti rungon leveyden ja matkustajakapasiteetin mukaan. Lähetyksen massan suhteen asettavat rahtitilan koko ja muoto omat rajoituksensa. Rahtitilassa voidaan kuljettaa vain ennalta määritelty massa neliömetriä ja juoksumetriä kohtaan. Tämän lisäksi myös yleensä koneen kyljessä sijaitseva rahtitilan ovi rajoittaa lastattavien toimitusten kokoa. (Suomen kuljetusopas 2018b.)

Lentorahdille ei ole juurikaan muita rajoituksia, kuin lentokoneen kuormatilan tilavuus sekä turvallisuussyistä kielletyt tuotteet. Lentorahti sopii erityisesti tuotteille jotka ovat

- suhteessa kokoonsa tai massaansa nähden arvokkaita
- aikarajallisesti säilyviä, kausituotteita tai muuten ajankohtaisuutensa herkkiä kuten elintarvikkeet sekä sanoma- ja aikakauslehdet
- kiiretoimituksia, kuten tuotantoon vaikuttava varaosa
- pitkälle jalostettuja tai
- vahinko herkkiä

(Suomen kuljetusopas 2018b.)

5.2.1 Lentorahtikirja

Lentorahdille oleellisin dokumentti on lentokuljetussopimus eli lentorahtikirja (AWB – Air Way Bill). Lähettäjä täyttää kolme kappaletta rahdinkuljettajan rahtikirjalomakkeita, minkä jälkeen huolintaliike tai kuljetusyhtiö tekee kuljetussopimuksen lähettäjän antamien tietojen perusteella, käyttäen IATA:n (eli kansainvälisen lentoliikenneliiton) hyväksymää lentorahtikirja mallia. Kansainväliseen rahtikirjaan sisältyy useita eri informatiivisia ja käytännön kannalta tärkeitä tietoja:

- vahvistetaan kuljetussopimus
- varmistetaan, että kuljetus on hyväksytty lentolähetykseksi
- vakuutetaan, että lähettäjä on noudattanut kuljetusehtoja
- tärkeä tullaukseen ja pankkitoimintoihin liittyvä asiakirja
- toimii kuittina suoritetuista rahti- ja vakuutusmaksuista
- määrittää rahdinkuljettajan vastuurajat
- rahtikirjalla ilmoitetaan tavaran lähettäjän käsittely-, kuormaus- ja varastointiohjeet.

(Hörkkö ym. 2010, 291; Melin 2011, 219.)

Edellä mainittujen tietojen lisäksi rahtikirjalle merkitään myös mahdolliset tiedot vaarallisista aineista. Vaarallisten aineiden lähettämistä käsitellään myöhemmin omassa osiossaan.

5.3 Pikarahti

Pikarahtikuljetuksia hoitava kuriiritoiminta alkoi 1900-luvun alkupuolella Yhdysvalloissa. Alussa kuriirit käyttivät lentoyhtiöiden reittilentoja kuljettaen lähetyksiä matkatavaroina. IATA:n säännöt määrittivät, että matkatavarat ovat etusijalla suhteessa rahtiin, joten näin varmistettiin toimituksen nopeus ja varmuus. Kuriiritoiminnan kysynnän kasvu ja lentoyhtiöiden kuljetuskapasiteetin rajallisuus sekä aikataulurajoitukset johtivat kuriiriyritysten omien tai vuokrakoneiden hankintaan. Tämän lisäksi matkustajalentoliikenteen aikataulutus ei sopinut rahtikuljetuksiin. Asiakkailla lähetysten vastaanottokyky oli parhaimmillaan päivisin, jolloin vastaavasti paras aika rahtikuljetuksille oli yöllä. Tänä päivänä lentoyhtiöiden ja pikarahtiyritysten periaatteellinen ero on lähes kadonnut toimialojen siirtyessä toisensa tonteille. Lentoyhtiöt ovat kehittäneet omia aikataulutettuja pikarahtiyhteyksiä ja kuriiriyritykset laajentaneet tarjontaansa kookkaampiin kertaeriin. (Hörkkö ym. 2010, 303–304.)

Kuriiriyhtiöiden hinnoittelu perustuu ovelta-ovelle käytäntöön eli hinta kattaa kaikki kulut myyjältä asiakkaalle pois lukien tullattavien toimitusten viralliset maksut. Hinnat pohjautuvat etäisyyksien mukaan jaettuihin vyöhykkeisiin. (Hörkkö ym. 2010, 303–304.)

Asiakas tekee kuljetussopimuksen kuriiriyhtiön kanssa täyttämällä ennalta toimitetun rahtikirjan. Rahtikirjasta ilmenee lähettäjän ja vastaanottajan nimet osoitetietoineen, lähetysten sisältö, arvo ja muoto. Kuriiriyritys noutaa lähetysten asiakkaalta ja kuittaa sen noudeksi viivakoodilukijan avulla. Lähetys lähtee samana iltana lentäen esim. Ranskaan, jossa lähetykset jaetaan edelleen joko seuraavaan lajittelukeskukseen tai toimituskohde-maahan. Viivakoodi luetaan aina kun lähetys saapuu tai lähtee kuriiriyrityksen toimipisteestä ja asiakas voi seurata lähetysten edistymistä rahtikirjanumeron avulla. (Hörkkö ym. 2010, 304–305.)

Toimitettaessa useita tilauksia samaan osoitteeseen voidaan luoda konsolidoitu rahtikirja eli yhteiskuljetus. Tällöin huolitsija voi kerätä useita eri toimituksia yhden päärahtikirjan alle (Master Airwaybill, MAWB). Yksittäisiä lähetyksiä voi kuitenkin seurata erikseen alarahtikirjan avulla (House Airwaybill, HAWB). (Hörkkö ym. 2010, 304–305.)

5.4 IATA, kansainvälinen lentoliikenneliitto

Kansainvälinen lentoliikenneliitto, IATA (International Air Transport Association) perustettiin Kuubassa vuonna 1945. IATA on maailmanlaajuinen lentoyhtiöiden etu- ja yhteistyöjärjestö, johon kuuluu 280 lentoliikenneyhtiötä 120 maassa. IATA:n tehtäviin kuuluu mm.

lentolippujen hintojen ja rahtimaksujen sovittaminen yhdenmukaisemmaksi, lentoreittien suunnittelu ja aikataulutus, lentoasiakirjojen standardointi sekä yhtenäisten kuljetusehtojen laatiminen. Se toimii lentoyhtiöiden valvovana elimenä ilmailua koskevassa lainsäädännössä. Tämän lisäksi sillä on merkittävä rooli lentoliikenteen turvallisuuden valvomisessa ja kehittämisessä.

(IATA 2017; Melin 2011, 218.)

5.5 Vaaralliset aineet

Kuljetukseen lähetettävillä tuotteilla voi olla rajoituksia, joita asiaan perehtymätön henkilö ei välttämättä osaisi edes ajatella. Arkipäiväisessä käytössä oleva tuote voi sisältää aineita tai kemikaaleja jotka kuljetuksen aikana voivat aiheuttaa vaaran kuljetusvälineelle, ihmisille tai muulle rahtina kulkevalle tavaralle. Tästä syystä vaarallisten aineiden kuljetukseen on erilliset säädökset.

Aluksi on tärkeää ymmärtää kemikaalin ja vaarallisen aineen erotus. Jokainen kemikaali ei välttämättä ole vaarallinen, mutta aine voi olla vaaralliseksi luokiteltu erilaisissa kuljetusolosuhteissa. Aine voi olla luokiteltu vaaralliseksi käyttöturvallisuuden perusteella ja vaatii turvallisuus- ja muita erityistoimia, mutta normaaleissa kuljetusolosuhteissa oikein pakattuna ja merkittynä ei vaadi erityishuomiota. Myös jäte voi olla vaarallista, mutta tällöin sitä kutsutaan ongelmajätteeksi. (Hörkkö ym. 2010, 308.)

Kemikaalit, aineet, tuotteet ja jopa esineet voidaan määritellä kuljetuksessa vaarallisiksi aineiksi, jos ne sisältävät aineita tai seoksia, jotka kosketuksiin päästessään voivat muodostaa vaarallisen tai haitallisen vaikutuksen materiaalien, ravintoaineiden yms. kanssa. Erityisesti, jos ne reagoivat haitallisesti hengitettäessä, suuhun joutuessa tai joutuessaan kosketuksiin ihon kanssa. (Hörkkö ym. 2010, 308.)

Vaarallisten aineiden kuljetuksiin määritettyjen määräyksien avulla pyritään vähentämään niiden käsittelyyn ja kuljetukseen liittyviä riskejä. Toimitusketjun kaikkien osapuolien on oltava tietoisia vastuista sekä ymmärtää määräysten merkitys, jotta niistä olisi hyötyä kaikille.

5.6 Vaaralliset aineet ilmakuljetuksessa

Vaarallisella aineella ilmakuljetuksessa tarkoitetaan välineitä tai aineita, jotka voivat aiheuttaa merkittävää vaaraa terveydelle, turvallisuudelle tai omaisuudelle ilmakuljetuksen aikana. Vaarallinen aine on määritetty aineeksi, joka räjähdys-, palo- tai säteilyvaarallisuutensa, myrkyllisyytensä, syövyttävyytensä tai muun vastaavan ominaisuuden vuoksi voi

aiheuttaa vahinkoa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle. (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta (719/1994).)

Nämä aineet on myös luokiteltu ICAO:n (International Civil Aviation Organization – Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö) vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksissä, jotka tunnetaan paremmin nimellä ICAO-TI. Käytännössä lähettäjät ja lentoyhtiöt käyttävät kuitenkin kansainvälisen ilmakuljetusliiton, IATA:n määräyksiä eli tarkemmin tunnettuna IATA-DGR. (Hörkkö ym. 2010, 325.)

Vaarallisten aineiden kuljetusmenettely eroaa hieman tavallisista käsittely- ja varastointimääräyksistä, kun on kyse vaarallisista aineista. Tuote tulee pakata, merkitä ja dokumentoida voimassa olevien määräysten mukaan. (Hörkkö ym. 2010, 308.) Vaarallisia aineita voi kuljettaa meri-, maantie-, rautatie- ja ilmakuljetuksina, mutta tässä työssä kuljetusmuoto on rajattu ilmakuljetukseen. Lentokuljetuksia koskevat säädökset ovat myös tärkeitä. Maantiekuljetusmääräykset pitää kuitenkin huomioida vaarallista ainetta kuljetettaessa lentokentälle tai lentokentältä. (Hörkkö ym. 2010, 325; Melin, 224.)

Vaarallisten aineiden turvallinen kuljettaminen perustuu Yhdistyneiden Kansakuntien kehittämiin suosituksiin. Kehitystyöstä vastaa YK:n alaisuudessa toimiva asiantuntijoista koostuva komitea (Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods). Komitean suositukset ovat pohja vaarallisten aineiden kuljetukselle lukuun ottamatta radioaktiivisia aineita. Näiden kuljetusmääräykset perustuvat kansainvälisen atomienergiajärjestön (IAEA) normeihin. (Dangerous Goods Management Finland Oy 2017.)

Suomessa on myös annettu määräyksiä vaarallisten aineiden ilmakuljetuksessa, joiden avulla yritetään vähentää riskejä, jotka liittyvät kuljetus- ja käsittelytapauksiin. Suomessa noudatetaan lakia vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719, asetusta vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta 11.3.1997/210 ja Trafin antamaa ilmailumääräystä 21.12.2015 OPS M1-18. Näissä säädöksissä joidenkin välineiden tai aineiden ilmakuljetus on kielletty kaikissa olosuhteissa (Trafi 2017).

Tiettyjen välineiden tai aineiden ilmakuljetus matkustajailma-aluksessa ja rahti-ilma-aluksessa on sallittua vain poikkeusluvan kera. Joidenkin välineiden tai aineiden ilmakuljetus onnistuu erityisen hyväksynnän ja/tai ennakkoilmoituksen myötä. Yksityiskohtaisia säännöksiä on myös määritetty pakkaamisesta sekä vaadittavista asiapapereista ja merkinnoista. Näitä noudatetaan: 1) ilmakuljetuksissa Suomen alueella; 2) ilmakuljetuksissa suomalaisessa ilma-aluksessa Suomen alueen ulkopuolella; 3) tilapäisessä säilytyksessä Suomessa sijaitsevalla lentopaikalla. (Trafi 2017.)

Vaarallisten aineiden kuljetuksissa käytetään luokitusjärjestelmää, joka noudattaa GHS-järjestelmää (Globally Harmonised System). GHS on täytäntöön pantu 20.1.2009 voimaan tulleella Euroopan CLP-asetuksella (Classification, labelling and packaging of substances and mixtures). Tämä järjestelmä perustuu YK:n julkaisemiin suosituksiin vaarallisten aineiden kuljetus-määräyksistä eri kuljetusmuodoille (UN Orange Book eli ns. oranssikirja). (Hörkkö ym. 2010, 309; Mellin, 224.)

Vaaralliset aineet jaetaan seuraaviin vaarallisuusluokkiin ominaisuuksiensa perusteella (Hörkkö ym. 2010, 309):

1. Räjähteet ja niitä sisältävät esineet ja välineet
2. Kaasut
3. Palavat nesteet
- 4.1 Helposti syttyvät kiinteät aineet, itsereaktiiviset aineet ja epäherkistetyt kiinteät räjähdysaineet
- 4.2 Helposti itsestään syttyvät aineet
- 4.3 Aineet, jotka veden kanssa kosketuksiin joutuessaan kehittävät palavia kaasuja
- 5.1 Syttyvästi vaikuttavat (hapettavat aineet)
- 5.2 Orgaaniset peroksidit
- 6.1 Myrkylliset aineet
- 6.2 Tartuntavaaralliset aineet
7. Radioaktiiviset aineet
8. Syövyttävät aineet
9. Muut vaaralliset aineet ja esineet

Kuten jo aikaisemmin todettiin, vaarallisten aineiden suhteen annetuilla määräyksillä pyritään minimoimaan riskejä, jotka liittyvät kuljetuksiin ja tavarankäsittelyyn. Nämä määräykset ovat olemassa, jotta kaikki toimitusketjun osapuolet tiedostavat vastuunsa, ymmärtävät mitä määräyksillä tarkoitetaan ja toimivat niiden mukaan. (Melin 2011, 224.) Riskejä minimoidaan kuljetuspakkausten kestävyydellä, oikealla käsittelyllä ja oikeilla varoitusmerkinnöillä (Hörkkö ym. 2010, 308).

Vaarallisten aineiden tunnistamista varten käytetään UN-numeroa (UN: United Nations), joka toimii maailmanlaajuisesti kielimuureista huolimatta. Esimerkiksi UN1131 vastaa rikkihiiltä ja UN1230 metanolia. Vaaralliset aineet voidaan myös jakaa roomalaisin tolppanumeroin ilmaistuihin pakkausryhmiin I (erittäin vaarallinen aine), II (vaarallinen aine) ja III (vähäistä vaaraa aiheuttava aine). Pakkausryhmä vaikuttaa aineen pakkaustapaan, pak-

kaustyyppiin ja pakkausmateriaaliin. (Hörkkö ym. 2010, 310; Melin 2011, 225.) Pakkausryhmää käytetään vaarallisuusluokkiin 3-9 luettavien aineiden kuljetuksissa, mutta ei luokkien 1 ja 2 kuuluvien aineiden kuljetuksiin.

Litiumioniakut kuuluvat oleellisena osana Kohdeyrityksen tuotevalikoimaan, minkä takia vaarallisten aineiden ilmakuljetuksia koskevien ohjeiden ja määräysten hallitseminen on Kohdeyrityksen huolinnassa tärkeää. Akut kuuluvat vaarallisten aineiden luokkaan 9, johon myös pyrin rajaamaan niiden käsittelyn tässä työssä.

6 Huolinnan työnkulku Kohdeyrityksessä

Seuraavissa osioissa kuvailen yksityiskohtaisemmin Kohdeyrityksen huolinnan toimenkuvaa ja tehtäviä. Niiden menestyksellinen hoitaminen pohjautuu edellä esitettyihin kansainvälisen kaupan logistiikkaa koskeviin toimintatapoihin ja – puitteisiin sekä Pohjoismaiden speditööriliiton yleisiin määräyksiin, sekä tietysti IATA:n lentoturvallisuutta koskeviin määräyksiin.

Huolinnan ensisijaisiin tehtäviin Kohdeyrityksessä kuuluvat tavaroiden kansainväliset kuljetukset sekä muut maahantuontiin ja maastavientiin liittyvät asiat. Kuljetukset tapahtuvat pääsääntöisesti kuriirilähetyksinä maa- ja ilmateitse. Myös postilähetystyöä käytetään joissain tapauksissa, lähinnä Baltian maihin suuntautuviin kuljetuksiin. Kohdeyrityksessä kuljetustavan valintaan vaikuttavat ensisijaisesti lähetysten kiireellisyys, koko, paino sekä lähetysten vastaanottajan sijainti. Myös postitse kuljetetaan lähetystyöä lähinnä Baltian maihin, mutta ne ovat selvässä vähemmistössä.

6.1 Järjestelmät

Logistiikassa toimii kaksi järjestelmää rinnakkain – lähettämöjärjestelmä Linda sekä SAP ERP. SAP muodostaa yrityksen liiketoiminnan selkärangan, jonka perusteella hallinnoidaan mm. asiakaskantaa, reskontraa, tilauksia sekä logistiikkaa. Linda koskee vain varastotoimintoja. LINDA- lähettämöjärjestelmä hallitsee seuraavia osa-alueita:

- tuotteen keräilyn oikeellisuuden tarkastus
- sarjanumerokannan ylläpito
- lähetysdokumenteista sarjanumeroliitteen tuottaminen
- esiasennuskeräyksien työjonon muodostus
- lavalappujen tulostus esiasennukseen
- rahtikirjojen luonti kotimaan ja Postin kuljetuksiin
 - o ajolistojen ylläpito
 - o EDI-rahditussanomien rahdinkuljettajille
- Huolinnan koontiproformien luonti
- logistiikan toimitustietojen välittäminen SAP-järjestelmään

Yhdessä SAP ja Linda hoitavat tiedonkulun logistiikan ja yrityksen muiden toimintojen välillä.

6.2 Tilaus ja lähete

SAP:sta löytyy myyntitilaukselta mm. vastaanottajan tiedot, toivottu toimituspäivämäärä, toimitusehto sekä tietenkin toimitettavat tuotteet ja arvot. Lähete muodostuu joko koko tilauksesta tai sen osasta. Periaatteessa lähetteitä voi olla yhtä monta kuin tilauksella on yksittäisiä tuotteita. Tämä ei tietenkään ole mielekästä kokonaiskustannusten noustessa lähetys ja hallinnointitarpeen myötä.

6.2.1 Varaston sisäinen logistiikka

Tilauksien lähetyskohtaiset varastokeräilypohjat tulostuvat joko automaation kautta tai manuaalisesti. Varasto lajittelee, yhdistää ja jakaa keräilypohjat varastoalueittain, jonka jälkeen tilaukset kerätään. Tämän jälkeen tilaukset lajitellaan vaaditun palvelun ja lähetyskohteen mukaan. Tilaukset, joille on myyty esiasennus, viedään esiasennuksen työjonoon odottamaan asennusta. Ilman esiasennusta lähtevät tuotteet viedään suoraan, joko kotimaan lähtevien alueelle tai ulkomaan lähettämöön pakattavaksi. Huolintaa koskee luonnollisesti vain ulkomaan toimitukset. Lähettämössä tuotteista luetaan viivakoodit ja mahdollisesti tuotekohtaiset sarjanumerot järjestelmään. Samalla tarkistetaan lähetysten oikeellisuus epäkorrektien lähetysten välttämiseksi.

Huolinnan työ alkaa, kun lähettämö on pakannut tilauksen sekä syöttänyt kollitiedot yrityksen lähettämöjärjestelmään. Lähettämöjärjestelmä saa lähetysten vastaanottajan osoitetiedot suoraan SAP-toiminnanohjausjärjestelmästä. Lähettämö lisää kollien määrän, bruttopainon sekä valitsee alustavasti rahdinkuljettajan. Rahdinkuljettaja määräytyy määrään sekä lähetysten koon ja kiireellisuuden mukaan. Huolinta näkee järjestelmästä avoimet toimitukset ja luo näistä jakelulistan rahdinkuljettaja, asiakas ja osoitekohtaisesti. Useammista tilauksista huolinta voi luoda konsolidoidun rahtikirjan. Tämän ansioista säästyä aikaa mm. rahtikirjojen luonnissa ja proforma- ja tilastointilaskut voidaan luoda tämän pohjalta koko toimitukselle.

6.3 Rahdinkuljettaja

Rahdinkuljettajan valintaan vaikuttaa moni tekijä. Ensimmäinen tekijä on kohdema. Yrityksellä on useita rahtisopimuksia eri toimijoiden kanssa ja nämä jakautuvat maan sekä lähetysten koon mukaan. Vaaralliset aineet kuten litiumioniakut vaikuttavat myös rahdinkuljettajan valintaan, mutta palaamme siihen tarkemmin myöhemmässä vaiheessa.

Rahtisopimusten hinnoittelun perusteella maat jakautuvat pääsääntöisesti seuraavasti:

- Fedex (Federal Express)
 - o Kaikki pakettitoimitukset pl. Baltia ja Ruotsi

- TNT
 - o Pakettitoimitukset Ruotsiin
 - o Lavatoimitukset Eurooppaan
- Posti (ent. Itella)
 - o Pakettitoimitukset Baltian maihin (Viro, Latvia ja Liettua)
- Bring Parcels
 - o Lavatoimitukset Baltiaan sekä Ruotsiin
- DHL
 - o Erään asiakkuuden tilaukset toimitetaan asiakkaan nimissä heidän asiakasnumerolla.
- HRX
 - o Muutamia kertoja vuodessa – käytetään lähinnä ponnekaasuja sisältävien puhdistusaineiden (spray) toimitukseen Baltiaan

6.4 Rahtikirja

Rahtikirja on yksi kansainvälisten toimitusten tärkeimmistä asiakirjoista. Rahtikirjaan tulee seuraavat tiedot:

- Lähettäjän nimi, osoite sekä yhteystiedot
- Vastaanottajan nimi, osoite sekä yhteystiedot
- Kollien määrä
- Paino
- Lähetyksen sisällön kuvaus
 - o esim. Li-Ion batteries in compliance with Section II of PI967
 - o Laptop computer
 - o Display

Oheisten tietojen lisäksi EU:n ulkopuolelle toimitettaville toimituksille rahtikirjalle merkitään myös lähetyksen arvo sekä tuontimuodollisuuksien haltija toimitusehdosta riippuen.

6.5 Intrastat-tilastointi

Huolinta tekee tilastointilaskun Lindan jakelulistan perusteella, joka puolestaan saa tiedot SAP-järjestelmästä tilauksen lähetteen mukaan. Kansainvälisessä kaupassa on useita eri tapoja hoitaa laskutusta. Kohdeyrityksessä laskutus tapahtuu toimitusperusteisesti. Toimitus voi kuitenkin lähteä ennen kuin lähetyksen sisältämien tuotteiden todelliset arvot on päivitetty tilaukselle järjestelmään. Laskun muodostuminen järjestelmässä voi olla estetty

laskutuskiellolla tilaustenhallinnan toimesta, kunnes arvot on tarkistettu ja päivitetty järjestelmään. Laskutuskielto voi esiintyä esimerkiksi silloin kun asiakas haluaa tilata tuotteen uuden mallin vanhan sijaan, mutta uuden tuotteen hinta on vielä päivittämättä järjestelmään. Tällöin tuote näkyy huolinnassa 0-arvoisena, vaikka tilaus laskutetaan arvon päivituksen jälkeen. Tämä luo eron tilastointi-ilmoituksen ja alv-arvotietojen välillä, joka voi johtaa tullin selvityspyyntöön, kuten kappaleessa 4.4 jo mainittiinkin.

Toinen tärkeä huomion kohde on palvelumyynti kuten lisenssit tai muut immateriaalipalvelut. Lisenssit voivat olla täysin verkon välityksellä siirtyviä tietoja tai kirjekuoressa lähetettävä asiakirja. Lisenssin arvo voi olla useita tuhansia ja myyntitilauksen arvo satoja tuhansia, mutta kuten jo kappaleessa 3.4.2 käytiin läpi, näiden palveluiden myynti ei sisälly tilastointiin. Kohdeyrityksen myyntiä tarkemmin erottelematta, nämä palvelumyyntit merkitynä alv-raportille tuotemyyntinä tekevät huomattavan eron huolinnan tilastointiin, mikä johtaa väistämättä huolintaa suuresti työllistävään selvityspyyntöön Tullin osalta. Tilastointi ja raportointi edellyttävät hyvää tietojen hallintaa ja huolellisuutta, sillä toistuvat virheet raportointi- ja ilmoitusvelvollisuudessa voivat johtaa virhemaksuun tullilain 32 §:n 2. momentin mukaan.

Kolmantena keskeisenä asiana on huomioitava yhä yleistynyt laitteiden leasingpalvelu. Tilauksen laskutuksen jako asiakkaan ja leasingyrityksen kesken työllistää huolintaa huomattavasti, sillä tämä kahtia jako aiheuttaa manuaalisen työn lisääntymistä. Tilastointi suoritetaan laskutuspohjaisesti, jolloin kaksi eri laskutusosapuolta vaatii kaksi tilastointilaskua. Riippumatta siitä, kuinka monta tilausta lähetys sisältää, luo järjestelmä aina vain yhden laskun lähetystä kohden. Tällöin huolinta joutuu manuaalisesti erottelemaan ja laskemaan tuotteet ja arvot maksajakohtaisesti. Useamman tilauksen ja useiden kymmenien tuotteiden erottelu ja niiden arvojen laskenta on työlästä ja erittäin aikaa vievää. Siksi tulisi pyrkiä siihen, että leasing ja asiakasomistuskohdaiset tilaukset jaettaisiin omiksi erillisiksi lähetyksikseen.

6.6 Toimitukset EU:n ulkopuolelle

Kohdemaasta riippuen luodaan tilastointilasku EU:n sisäiselle toimitukselle tai proforma-lasku vientiä varten. Huolimatta siitä suuntautuuko toimitus EU:n sisälle vai EU:n ulkopuolisiin maihin, on tuotteille aina oltava määritetty arvo. EU:n sisällä toimituksen arvo tarvitaan intrastat-tilastointia varten ja EU:n ulkopuolelle toimitettaessa tullausta varten. Rahtikirjan ja laskun lisäksi huolitsija luo tarvittavat asiakirjat kohdemaiden vaatimusten mukaan. Tulliviranomaiset voivat vaatia kohdemaakohtaisesti tuotekohtaisia valmistajatietoja. Erinäisiä dokumentteja voi olla useita kymmeniä, joten käyn niistä vain yleisimpiä.

Esimerkiksi USA:lla on käytössä FDA-lomake, johon tulee kirjata lähetyskohtaiset tiedot sekä tuotteen valmistajan tarkka osoite tuotekohtaisesti. Tällä ei tarkoiteta valmistajayrityksen myynti- tai pääkonttoria vaan fyysistä tehtaan osoitetta, jossa tuote on valmistettu. Monen yrityksen käyttäessä tuotteiden valmistukseen alihankintaa, ei tietojen saaminen ole välttämättä helppoa. Joissain tapauksissa toimittaja on jopa kieltäytynyt ilmoittamasta valmistavan alihankkijan tietoja.

Toimitukset Turkkiin ovat monen mutkan takana. Yksi huomioonotettava seikka on Turkin verotus. Turkki verottaa maahan tuotaessa harvinaisen korkealla korolla tuotteita, jotka voidaan laskea jälleenmyytäviksi oheislaitteiksi. Tästä syystä Kohdeyrityksessä pyritään luomaan vientilaskut kokonaisuuksina, jolloin yhdelle tuotteelle kohdistetaan koko lähetysten arvo. Täten asiakas selviää huomattavasti vähemmällä tuontiverotuksella. Verotuksen lisäksi Turkin tulli vaatii A.TR-tavaratodistuksen, johon pitää saada leima Suomen tullista ennen lähettämistä. Tämän jälkeen alkuperäinen lomake lähetetään erillisenä toimituksena asiakkaalle. Turkki on myös yksi harvoista maista, johon asiakkaalle lähetetään lasku ennen toimituksen lähettämistä tuontimuodollisuuksien takia.

Kiinalla on erityisen tiukat säädökset tuontituotteita kohtaan. Kiina vaatii CCC-sertifikaatin (China Compulsory Certification), joka pitää pyytää tavarantoimittajalta mallikohtaisesti.

Toimitus Indonesiaan vaatii tuotteen ennakkotarkastuksen, jonka maahantuojat – asiakas laittaa alulle. Tämän jälkeen tarkastuksen tekevän yrityksen Suomen osasto tulee tekemään tarkastuksen lähetykselle. Asiakas on siis avainasemassa aloitettaessa toimituksia Indonesiaan.

Tiivistettynä voidaan siis sanoa, että huollinnat intressit toimitusketjussa alkavat jo asiakkaan tehdessä hankintasopimuksen Kohdeyrityksen kanssa. Kun selvitetään tilattavia tuotteita, toimitus kohdemaita tai toimitusmääriä voi huolinta opastaa myyjää sekä asiakasta mahdollisista vaatimuksista. Toimitusmaiden ja tuotteiden ollessa selvillä ajoissa, voi huolinta myös ohjeistaa ostoa mahdollisista tiedoista mitä tarvitaan mm. tavarantoimittajalta. Oletamus, että kyllä onnistuu, me hoidamme – on usein ensimmäinen virhe kansainvälisistä toimituksista sovittaessa. Periaatteessa kaikkiin maailman maihin saadaan toimitettua, mutta kuten yllä mainitsin, toimitus Suomesta ei aina ole asiakkaan kannalta se kannattavin vaihtoehto. Toimitusmaiden ollessa tiedossa, voi huolinta ohjeistaa yrityksen ostajia tuotekohtaisten tietojen hankinnassa tuotetoimittajalta tai asiakasta maakohtaisia vaatimuksia koskien jo sopimusvaiheessa. Kun asiakas ymmärtää mahdolliset vas-

tuunsa koskien maahantuonnin velvoitteita, voi tilaustarve kyseisen maan kohdalla muuttua äkistikin. Tällöin selvittäisiin myös monelta turhalta selvitykseltä ja prosessi kevenisi kaikkien osapuolten osalta. Tiettyjen maiden kohdalla olisi kätevämpää ja erityisesti asiakkaan osalta taloudellisesti kannattavampaa hankkia tuotteet paikallisesti. Tämä näkyisi myös Kohdeyrityksen kokonaiskuluissa, kun huolitsijoiden aika saataisiin ohjattua enemmän arvoa tuottavaan toimintaan.

6.7 Vaaralliset aineet lentokuljetuksessa

Kohdeyrityksen toiminta-ala kuuluu siihen määrältään marginaaliseen ryhmään, jonka lähetysten toimitus on pääsääntöisesti perusteltua lentokuljetuksena arvon että muiden ominaisuuksien perusteella. Asiakkaiden kanssa sovitut toimitusajat vaativat viiveettömiä toimitusaikoja, joihin muilla rahdinkuljetusvaihtoehdoilla ei kyettäisi pääsemään. Kappaleessa 6.1 esiteltiin vaaralliset aineet ilmakuljetuksessa, johon yrityksen tuotteista mm. litiumioniakut kuuluvat. Seuraavassa selitetään Kohdeyrityksen kannalta keskeisempiä asioita koskien akkutoimituksia ilmakuljetuksessa.

IATA:n mukaan akut luokitellaan vaarallisiksi aineiksi lentokuljetuksessa. Akkujen vaarallisuus määritellään kolmella eri tasolla.

- Pelkkä akku
- Akku laitteen mukana (with equipment)
- Akku laitteen sisällä (contained in equipment)

Suurimman haasteen yrityksen lähetyksille antaa pelkän akun toimitus erillisenä ilman laitetta, jonka IATA määrittelee vaarallisimmaksi toimitusmuodoksi. Pelkän akun toimitus ilmakuljetuksena vaatii täyden DGR-lähetyksen sisältäen mm. UN-hyväksytyn pakkauksen sekä DGR-lomakkeen. Käytännössä täyden DGR-lähetyksen luominen on poissuljettu sen vaatiman ajan sekä käytännön vaatimusten takia. Esimerkiksi Kohdeyrityksellä ei ole käytössään UN-hyväksytyjä paketteja. Tämä tarkoittaa sitä, että kaikki akkulähetykset tulee toimittaa maantiekuljetuksena, joka kulujen vuoksi sulkee pois mielekkyyden toimittaa Eurooppaa pidemmälle. Maantie- ja merikuljetuksen järjestäminen muutamien eurojen arvokalle akulle esimerkiksi USA:han ei ole taloudellisesti mielekästä, toimitusajoista puhumattakaan.

Akku laitteen mukana tarkoittaa esimerkiksi kannettavaa tietokonetta, jonka kanssa samassa paketissa on laitteeseen kuuluva akku. Eli akkua ei voi lähettää minkä tahansa tuotteen kanssa vaan akun on matkustettava siihen soveltuvan laitteen mukana.

Akku kiinni laitteessa luo IATA:n näkökulmasta pienimmän vaaran lentokuljetukselle. Kun akku on kiinni laitteessa, esimerkiksi kannettavassa tietokoneessa voidaan soveltaa rajoitettujen määrien kuljettamiseen soveltuvaa määritelmää (Limited Quantity). Tällöin on mahdollista kuljettaa kaksi laitetta (akku kiinni) per paketti per lähetys.

7 Kehitysehdotukset

Logistiikan hahmottaminen on vielä tänä päivänä epämääräinen kokonaisuus yritysten toiminnoissa. Huolinnan sijoittaminen logistiseen ketjuun tai huolinnan tehtävien määrittely on useimmille vieläkin vaikeampi asia. Tästä syystä tämän työn toimenkuva on sekä ajan-kohtainen että tarpeellinen, sillä se avaa logistiikan merkitystä ja toimintaa Kohdeyrityksessä sekä kiinnittää huomiota seikkoihin ja haasteisiin, joiden parissa huolinta joutuu säännöllisesti toimimaan. Huolinnan osuus logistisessa ketjussa tulee viimeisten joukossa, kun tuotteet on ostettu, tilaukset luotu, kerätty varastosta ja pakattu valmiiksi odottamaan huolinnan dokumentteja. Tästä huolimatta huolintaan vaikuttavat tekijät alkavat jo asiakkaan kanssa neuvoteltaessa mahdollisista toimitusmaista sekä tuotteista ja määristä.

Seuraavassa kuvailen yleisimmin vastaan tulleita haasteita, jotka työllistivät huolintaa ja hidastavat tai jopa pysäyttävät toimitusketjun etenemisen.

7.1 Tuotteiden arvot tilauksella

Yleisimmin vastaan tullut este koski tuotteiden arvoja tilauksilla. Kuten kappaleissa 4.4, 6.5 sekä 6.6 käsiteltiin, huolinta tarvitsee tuotteiden arvoja niin EU:n sisäisenkaupan raportointiin kuin tullattaviinkin toimituksiin. Yleisimmin väärä arvo tilauksella johtuu uudesta tuotteesta tai päivitetyistä sopimuksesta asiakkaan kanssa, jolloin tuotteiden arvoja ei ole vielä päivitetty järjestelmään ja ne näkyvät huolinnassa 0-arvoisina. Sisäkaupassa tämä voi johtaa ilmoitetun alv-arvon ja tilastointiarvon erotukseen (Tulli 2017, 2.) ja EU:n ulkopuolisissa toimituksissa lähetyksen pysähtymiseen. On toki ymmärrettävää, että koska asiakkaita laskutetaan toimitusperiaatteella, voidaan tuotteet lähettää asiakkaalle kotimaahan jo etukäteen vaikka tilauksella ei ole todellista kokonaisarvoa. Tällöin se asetetaan järjestelmässä laskutuskieltoon ja vapautetaan laskutettavaksi vasta, kun hinnat on päivitetty sopimuksen mukaisiksi. Huolinnan ja kansainvälisten toimitusten osalta tämä ei kuitenkaan onnistu, koska tullin suuntaan johtuvasta ilmoitusvelvollisuudesta huolitsijoilla ei välttämättä ole aikaa odottaa hintojen päivittymistä järjestelmään. Tuotteiden arvojen päivittyminen järjestelmään ajoissa, helpottaisi huolinnan tehtäviä sekä nopeuttaisi toimitusketjun sujuvuutta.

Tilausten ylläpito järjestelmässä koskee erityisesti myyntiä. Tämän päivän toiminnanohjausjärjestelmiin on saatavilla yhä parempia raportointiosioita, joiden avulla tilaustenhallintaa voidaan parantaa ja puutteellisilla tiedoilla etenevien tilausten kulku järjestelmässä pysäyttää korjausta varten. Tämä vähentäisi työtaakkaa sekä huolinnassa että myynnin tukitoiminnoissa ja nopeuttaisi tilauksen läpikulkuaikaa.

Viime aikoina huolintaa erityisesti rasittanut asia oli tilastointierojen selvitys. ICT-alalla tuotteita ja palveluita liikkuu yhä enemmän sähköisessä muodossa. Tuotteesta ja määristä riippuen voi tilauksen arvo olla jopa satoja tuhansia euroja. Kappaleessa 4.4.2 käytiin läpi tilastoinnin ulkopuolelle jääviä tuotteita, joihin myös esimerkiksi lisenssit kuuluvat. Tulli pyytää mahdollista tilastointiselvitystä kausiperusteisesti, joka normaalisti tarkoittaa kalenteri kuukautta.

Seuraava kehityspyyntö kohdistuu tuotehallintaan, joka määrittelee uusia tuotteita järjestelmään avatessaan myös niiden laadun. Onko kyseessä fyysinen tuote ja näin ollen myös tilastoinnin piiriin kuuluva vai immateriaalituote, joka ei kuulu tilastointiin. Yrityksen myynnin ollessa useita kymmeniätuhansia rivejä kuukaudessa voi vain kuvitella kuinka haastavaa on käydä läpi myynnin kuukausiraportteja etsien poikkeavuuksia raportointiin.

7.1.1 Laskutuksen jakaantuminen

ICT-alalla tuotteiden vuokraaminen ulkoisen yrityksen kautta on yleistynyt huomattavasti. Monella yrityksellä tietokone ja näyttö ovat leasing-sopimuksen piirissä muiden tuotteiden kuten hiiren, näppäimistön ja telakan tullessa suoraan asiakasyrityksen omaan omistukseen.

Kappaleessa 6.2.1 kerroin kuinka huolinta voi luoda useammasta tilauksesta yhdistetyn toimituksen ja säästää aikaa rahtikirjanteossa sekä proforman tai tilastointilaskun luonnissa. Johtuen järjestelmästä, joka luo yhden laskun per jakelulista tulee tilauksissa, joissa laskutus on jakautunut tuotekohtaisesti leasingyrityksen ja lopullisen asiakasyrityksen välille rasite huolinnalle. Tilastointi tapahtuu alv-järjestelmäpohjaisesti eli tuotteet tulee ilmoittaa myyntikohtaisesti. Järjestelmän luodessa vain yhden laskun, joutuu huolinta erittelemään laitteet sekä arvot toisistaan manuaalisesti. Tiedot huolinta saa järjestelmästä tilauskohtaisesti. Ajatuksena, jos kymmenellä tilauksella on jokaisella 4-7 eri tuotetta, jotka jokainen pitää erotella.

EU:n ulkopuolelle tapahtuvissa toimituksissa laskutuksen jakaantuminen on jo suora este lähetyksen jatkamiselle, koska yhdelle lähetykselle voi olla vain yksi maahantuoja.

7.2 Toimituslausekkeet

Toimituslausekkeet ovat yksi kansainvälisen kaupan peruskivistä (Hörkkö ym 2010, 382; ICC 2010, 5-7). Kohdeyritys käyttää kansainvälisissä kuljetuksissa pääsääntöisesti vain

kahta toimituslauseketta DAP sekä DDP. EU:n sisällä molemmat tarkoittavat käytännössä samaa, koska tulleja ei sisäkaupassa peritä. Seuraava kappale kohdistuu erityisesti myyjille ja tarkempi erittely toimitusehtojen sisällöistä löytyy kappaleesta 3.3.

Ymmärrettävää toki on, että asiakkaan kynnystä tilata kansainvälisesti halutaan madaltaa lupaamalla vaivaton toimitus alusta loppuun. Kuitenkin pitää ottaa huomioon ratkaiseva ero em. ehtojen kanssa. Kansainvälisten toimitusten kulkiessa kuriiriyriyten välityksellä muodostuu suurimmaksi merkitykseksi palvelu asiakkaalle, jonka velvollisuudet maahantuonnin yhteydessä ovat minimissään. Kuriiriyritys toimittaa tilauksen perille asiakkaalle ja veloittaa tuontikulut myyjäyriykseltä jälkikäteen. Sopimuksesta riippuen myyjä veloittaa kulut loppuasiakkaalta. Huolintaan kohdistuva rasite syntyy, kun asiakas haluaa vähentää maahantuontikulut verotuksessaan. Näiden kulujen veloitus asiakkaalta jälkikäteen ei välttämättä sovellu verovähennykseen kohdemaassa. DAP-ehdossa tätä ongelmaa ei synny, koska asiakkaan itse hoitaessa maahantuontimuodollisuudet saa hän myös viralliset dokumentit ja kuitit tapahtumasta, joita voi hyödyntää alv-verotuksessa.

Yhteenvedona voidaan todeta, että on asiakkaan taloudellinen etu hoitaa maahantuonti kuriiriyriyksen ohjauksessa, jolloin myös kulut saadaan verotuksessa vähennettäväksi.

7.3 Ulkomaankaupan asiakirjat ja muutokset käytännöissä

Vaikkakaan huolinnan toimialaa tai käsitettä ei ole määritelty Suomen lainsäädännössä, joutuu huolitsija ylläpitämään ja päivittämään tietouttaan alaan vaikuttavista säädöksistä ja lakimuutoksista ympäri maailman (PSYM, 2015).

Esimerkiksi tuotteiden osalta akkuja sisältävien lähetysten määräykset ovat IATA:n johdosta muuttuneet huomattavasti tiukemmiksi viime vuosien aikana (Hörkkö ym. 2010). Konkreettisenä esimerkkinä toimii Kohdeyriyksen tekemä sopimus langattomien käsiskannerien toimittamisesta asiakkaan toimipisteisiin maailmanlaajuisesti. Ajatuksena oli, että ensimmäisellä kierroksella toimitetaan skannerit, jonka jälkeen tapauskohtaisesti ne pidetään toimintakuntoisina vaihtamalla niiden akut. Ongelma syntyi muutama vuosi sopimuksen teon jälkeen, kun IATA kielsi pelkkien akkujen lähetyksen lentokuljetuksena. Vaihtoehtoksi jäi kokonaan uusien skannereiden myynti vanhojen tilalle, vanhojen skannereiden toimitus Suomeen akkujen vaihtoa varten tai uusien akkujen toimitus maantiekuljetuksena. On sanomattakin selvää, että kaikki em. vaihtoehdot tulisivat huomattavasti kalliimmiksi kuin itse vaihtoakun arvo.

Huolitsijoiden tulee ottaa toiminnassaan huomioon sisäisten ja ulkoisten asiakkaiden lisäksi tuotteita ja kohdemaita koskevat rajoitukset ja määräykset. Erityisesti EU:n ulkopuolisten maiden vaatimusten muuttuminen, ilmailualan kiristyvät säädökset sekä myyjän tai asiakkaan muuttuvat vaatimukset luovat jatkuvasti muuttuvan pelikentän huolitsijoille. Kaiken kaikkiaan kansainvälinen kauppa on jatkuvan muutoksen murroksessa. Mitä aikaisemmassa vaiheessa huolinta otetaan mukaan toimintaan, sen paremmin vältetään ikä-viltä kierrepalloilta tulevaisuudessa.

7.4 Vaaralliset aineet

Vaaralliset aineet lentokuljetuksessa käytiin läpi jo kappaleessa 6.7. Vaarallisten aineiden kuljetuksessa ei ole liikkumavaraa, vaan säännöt niiden lähetykselle on tarkasti määritelty. Vaarallisten aineiden parissa työskentelevät huolitsijat ovat velvoitettuja suorittamaan erillisen IATA DGR-kurssin. Peruskurssin kesto on kolme päivää jonka jälkeen osaaminen varmistetaan kokeella. Saadakseen luvan lähettää vaarallisia aineita tulee koe läpäistä saamalla vähintään 80 prosenttia kokeen maksimituloksesta. Tutkinto on voimassa 2 vuotta, jonka jälkeen tulee suorittaa määräaikaiskurssi myös hyväksytysti.

8 Yhteenveto

Logistiikka ja toimitusketjun hallinta ovat tulleet minulle läheisiksi mielenkiinnon kohteiksi menneiden vuosien aikana, kun olen niiden parissa toiminut. Eri yrityksissä työskenneltyäni olen huomannut, että logistiikka on aina yrityskohtainen toiminto, joka on jatkuvassa muutoksessa ja kehityksen pyörteessä. Huolinta tuo aivan oman haasteensa logistiikan pariin, jossa looginen soveltaminen ei aina auta. Huolinnan pelikenttänä on koko maailma, jossa kaikki ovat liikkeessä säädöksistä ja tulliviranomaisen päiväkohtaista mielenlaatua myöten. Huolinnan tiedonnälkä alkaa sopimusvaiheessa, läpi tuotteiden ostotoiminnan, myynnin osapuolien ja loppuu asiakkaan allekirjoitettua lähetyksen vastaanotetuksi. Huolitsijan tehtävä on siis kerätä erinäisiä tietoja ja välittää ne eteenpäin rahdinkuljettajille, tullivirkailijoille sekä sisäisten ja ulkoisten asiakkaiden käyttöön tarpeen mukaan. Tietojen tarve puolestaan riippuu kohdemaasta, käyttötarkoituksesta ja lähetyksen sisällöstä.

Aihe opinnäytetyölle syntyi työskennellessäni Kohdeyrityksessä päivittäisten haasteiden kanssa. Ongelma kerrallaan ja selvityspyyntöjen toistuessa ymmärsin, että huomattavalla osalla kansainvälisten asiakkuuksien haltijoista ei ollut tietotaitoa alan teknisestä puolesta.

Logistiikka on ala, jota on hyvin hankala hahmottaa ilman käytännön kokemusta. Logistisia ratkaisuja on niin paljon kuin on yrityksiäkin ja niihin vaikuttavat alati muuttuvat säädökset. Merkittävin asia, minkä tämä opinnäytetyöprosessi minulle opetti oli se, että logistiikka on loputon pelikenttä.

9 Lähteet

Asetus vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta 11.3.1997/210. Luettavissa:

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1997/19970210>. Luettu: 4.3.2018

Dangerous Goods Management (DGM) Finland Oy 2017. Vaarallisten aineiden ilmakuljetus. Dangerous Goods Management Finland Oy. Vantaa.

Hokkanen, S. & Karhunen, J. 2014. Johdatus logistiseen ajatteluun. Sho Business Development. Jyväskylä.

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. & Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Suomen spedservice. Helsinki.

IATA 2018. International Air Transport Association. Air cargo. Luettavissa:

<http://www.iata.org/whatwedo/cargo/Pages/index.aspx>). Luettu: 2.3.2018

IATA 2017. International Air Transport Association. Fact sheet. Luettavissa:

http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-iata.pdf)

Luettu: 2.3.2018

Ilmailu: Vaarallisten aineiden ilmakuljetus 21.12.2015 OPS M1-18. Luettavissa:

<https://www.finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/498001/42420>. Luettu: 4.3.2018

International chamber of commerce (ICC). Incoterms 2010. ICC rules for the use of domestic and international trade terms. Suomi-englanti. ICC Palvelu Oy. Helsinki

Karrus, K. 2005. Logistiikka. Werner Söderström Osakeyhtiö. Helsinki

Kauppakamari 3.10.2003. Ulkomaankaupan kuljetus, huolinta ja tullaus. A1 Maantiekuljetukset, (1/9). Helsingin kamari Oy. Helsinki.

Kauppakamari 12.5.2016. Ulkomaankaupan kuljetus, huolinta ja tullaus. C1 Huolinta-alasta yleensä. Helsingin Kamari Oy.

Kauppakamari 10.9.2014. Ulkomaankaupan kuljetus, huolinta ja tullaus. C2 Logistiikka 1(1). Helsingin Kamari Oy. Helsinki.

Keskuskauppakamari 3.12.2012. Kauppakamarit ottavat käyttöön uuden sähköisen vientiasiakirjapalvelun. Luettavissa: <https://kauppakamari.fi/2012/12/03/kauppakamarit-ottavat-kayttoon-uuden-sahkoisen-vientiasiakirjapalvelun/>. Luettu: 6.2.2018

Logistiikan maailma 2018a. Logistiikka. Luettavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikka/>). Luettu: 6.2.2018

Logistiikan maailma 2018b. Kauppalasku. Luettavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkomaankaupan-asiakirjoja/kauppalasku/>. Luettu: 6.2.2018

Logistiikan Maailma 2018c. Kuljetus. Luettavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/>. Luettu: 8.2.2018

Logistiikan maailma 2018d. DAP Delivered at place. Luettavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2010/dap/>. Luettu: 10.2.2018

Logistiikan maailma 2018e. DDP Delivered duty paid. Luettavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2010/ddp/>. Luettu: 10.2.2018

Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719/. Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940719>. Luettu: 4.3.2018

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt: Vienti ja tuonti. Amk-Kustannus. Tampere.

Ritvanen, V., Inkiläinen, A., Bell, A. v. & Santala, J. 2011. Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet. Suomen Huolintaliikkeiden Liitto: Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY. Helsinki.

Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto 2018. PSYM 2015/2000. Luettavissa: <http://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/vakioehdot/psym-20152000.html>) Luettu: 26.2.2018.

Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry 2018. Mitä huolinta on. Luettavissa: <http://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/mita-huolinta-on.html>. Luettu 23.2.2018

Suomen kuljetusopas 2018a. Kuljetus. Luettavissa: <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/>). Luettu: 2.3.2018.

Suomen kuljetusopas 2018b. Lentokuljetus. Luettavissa: <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/lentokuljetukset/>. Luettu: 2.3.2018

Trafi 2017. Vaarallisten aineiden ilmakuljetukset. Luettavissa: https://www.trafi.fi/liikennejarjestelma/vaaralliset_aineet/vak_ilmakuljetukset. Luettu: 4.3.2018

Tulli 2016. Ulkomaankaupan kuljetukset 2015. Luettavissa: <http://tulli.fi/documents/2912305/3494771/Ulkomaankaupan+kuljetukset+vuonna+2015/5d50d256-6176-4065-9482-3d1436f7896d?version=1.1> Luettu: 31.1.2018

Tulli 2017. Intrastat Suomessa v. 2017. EU-maiden välisen kaupan tilastointi. Luettavissa: <http://tulli.fi/documents/2912305/3324615/Intrastat-opas%202017/9e7b8ce8-7cff-4fe5-bb5c-0ef7f2f94ea1?version=1.1>. Luettu: 3.2.2018